

GABRIELE SILINGARDI

(c.s.)

Dai lavori di questo Incontro di studio si evince che il momento culminante dell'intero fenomeno del trasporto in generale è rappresentato dall'istituto del limite risarcitorio.

Ricordo una riunione all'Unidroit, svoltasi nell'estate del 1985, in cui tutto il mondo aeronautico era intervenuto per discutere un problema gravissimo quale quello dell'abrogazione, di fatto, del limite risarcitorio per effetto della famosa sentenza della Corte Costituzionale italiana del 2 Maggio 1985 n. 132. Erano presenti molti osservatori stranieri, venuti apposta a Roma per discutere questo problema in tono estremamente allarmato: l'Italia, addirittura, rischiava di essere estromessa dall'ICAO, perché le compagnie aeree che atterravano, o comunque che fossero state parte in una causa o citate in giudizio per risarcimento danni in Italia, non si trovavano coperte dal limite risarcitorio.

Poi abbiamo appreso, qualche anno dopo, che la compagnia di bandiera giapponese aveva unilateralmente abbattuto i limiti risarcitori. È quindi un atteggiamento un po' contraddittorio quello tenuto dalle compagnie aeree.

Noi abbiamo sempre studiato la classica regola, che continuiamo a tramandare agli studenti, secondo cui il limite risarcitorio non è altro che una forma di delimitazione del rischio, che ne consente quindi la copertura assicurativa; e ciò intanto può funzionare

in quanto operi un tetto risarcitorio, posto che non esiste una compagnia di assicurazione che non assicuri per un massimale circoscritto; in tal modo la delimitazione della responsabilità consente la trasformazione del rischio in costo assicurativo.

Oggi il limite è messo in discussione. Ma quale sarà, in futuro, il comportamento delle compagnie di assicurazione? Verranno predisposte delle polizze - come quelle per il furto di ciclomotori, autovetture etc. - in cui solo una parte del valore del bene è coperto da assicurazione? Quale assicuratore copre, per intero, il valore per il furto di un ciclomotore? Mi risulta nessuno, perché in base agli indici di frequenza statistica è un fatto per così dire “fisiologico” che un motorino venga rubato.

L’istituto del limite occupa quindi una parte centrale della materia “contratto di trasporto aereo”. Perché se non c’è il limite risarcitorio, non c’è una compagnia che possa assicurare, per cui verrebbe meno quello che è l’effetto di trasformazione del rischio in costo.

A volte il mondo aeronautico ha approfittato del limite: è il caso della legge 84/83, tanto criticata dalla dottrina, in quanto venivano trasformati unilateralmente i franchi oro in diritti speciali di prelievo, ma con il valore dell’oro al momento dell’accordo di Bretton Woods e non già a quello di mercato. La Corte Costituzionale ha giustamente dichiarato che il limite deve soddisfare ben precise condizioni di certezza ed adeguatezza. Il limite però non deve essere contestato per il solo fatto che una compagnia aerea giapponese lo abbia (unilateralmente) abolito; mi chiedo come sarà possibile far fronte a quelle esigenze di certezza ed adeguatezza del risarcimento se il trasporto aereo sarà esposto ad un risarcimento illimitato. Mi pare che, tutto sommato, la soluzione offerta dal sistema di Varsavia sia adeguata.

D’altra parte, sul limite, al Convegno di Modena di quattro anni or sono (in cui oltre al mondo universitario erano presenti anche molti assicuratori) abbiamo svolto un’accurata analisi dei requisiti del concetto di limite risarcitorio cui poi è pervenuta la legge di conversione del decreto legge sul limite risarcitorio nel trasporto stradale di cose; il risarcimento, si è detto, deve essere contrattual-

mente superabile, adeguato, certo e deve essere illimitato quando il danno è cagionato per dolo o colpa grave.

Il rischio più grosso che si corre senza limite risarcitorio è che la Compagnia non possa assicurarsi, ma è ancora più grave essere esposti ad un risarcimento illimitato che solo apparentemente sarà fonte di maggior tutela dell'utente, perché non tutti i tribunali sono quelli americani e ci sarà una maggiore disomogeneità di giudicati. Mi pare, dunque, che in questa sede non si possa non ribadire l'utilità del limite così come elaborato dalle varie fonti normative.

BENITO PAGNANELLI

(c.s.)

Volendo utilizzare una metafora, una domanda potrebbe essere paragonata ad una goccia e quella posta dal professor Silingardi è senza dubbio ampia, invece, come un mare profondo e al tempo stesso attraente.

Vorrei innanzitutto chiarire una cosa: la mancanza di limite è una cosa ordinaria, comune. Se Lei con la Sua auto investisse qualcuno la Sua responsabilità non sarebbe limitata. Certo, con molta probabilità il danno sarà contenuto entro valori di milioni. Poniamo però il caso che Lei andasse a sbattere contro qualcosa di molto più delicato e provocasse così l'esplosione di qualche impianto, magari costosissimo. Per calcolare il danno potremmo usare a questo punto i *miliardi* invece che i *milioni*.

Ora, la Sua responsabilità non si limiterebbe certamente al massimale della Sua polizza R.C. Auto che magari è di un solo miliardo.

Venendo al settore aeronautico, il noto avvocato americano Kreindler non riusciva a comprendere perché gli aventi diritto di una persona deceduta durante un trasporto aereo venissero risarciti sino ad un massimo di 20.000 dollari (più o meno il limite previsto dal Protocollo dell'Aja), mentre un familiare della stessa persona - se fosse rimasto vittima di un sinistro stradale - avrebbe potuto ottenere, magari 500.000 dollari. È ovvio che dal punto di vista del passeggero dell'aeromobile o dei suoi eredi ciò è profondamente ingiusto.

È chiaro che l'esistenza di un limite risarcitorio può potenzialmente contenere l'esposizione degli assicuratori entro limiti accettabili, ma è altrettanto chiaro che l'esposizione effettiva è quella teoricamente illimitata del valore economico del passeggero.

Ora supponiamo di essere negli Stati Uniti, dove esiste già il regime di responsabilità illimitata - volendo prendere in esame uno dei peggiori scenari che, purtroppo, ogni giorno gli assicuratori si trovano a dover considerare - non è poi tanto difficile quantificare la possibile esposizione a fronte di un incidente che abbia provocato la perdita totale di un B-747 nonché la morte di tutti i passeggeri a bordo. Considerando la media dei risarcimenti liquidati dai tribunali americani per incidenti di qualsiasi natura (ossia senza limitazione di responsabilità), potremmo facilmente indicare in almeno due milioni di dollari il risarcimento medio per passeggero. Un B-747 a pieno carico può trasportare - in genere - sino a cinquecento persone, anche se dalle verifiche sul *loading factor*, l'esperienza mostra che non si vola mai a pieno carico. Con un semplicissimo conteggio, si vede come la caduta di un *Jumbo* potrebbe alla fine costare agli assicuratori fino ai 1000 (mille) milioni di dollari, equivalenti a circa 1500 miliardi di lire.

Siffatti calcoli tornano senz'altro utili al fine del computo del premio.

Purtroppo non è sempre così semplice. Spesso le giurie americane si distinguono per verdetti imprevedibili con risarcimenti straordinariamente elevati. È quindi comprensibile la reazione di quegli assicuratori che difendono a spada tratta la limitazione di responsabilità per cercare di arginare, in qualche modo, questa esposizione. Ma è poi vero che il limite assolva a questa funzione? Se l'aerolinea ha acquistato una copertura versando un premio sulla base di una certa stimabile esposizione riferita ad un limite, che dire quando invece gli assicuratori si trovano a dover risarcire danni ben oltre il limite stesso? Chi subisce il maggior danno è certamente l'assicuratore e questo è avvenuto spesso in passato.

ELIO FANARA

(c.s.)

Queste distorsioni del sistema risarcitorio, a mio avviso, sono state determinate dagli esigui limiti risarcitori previsti dalle disposizioni originarie della Convenzione di Varsavia.

BENITO PAGNANELLI

(c.s.)

Vede professor Fanara, la Convenzione di Varsavia ha cercato di limitare la responsabilità del vettore aereo, prescindendo dalla nazionalità. È chiaro che un limite può essere insufficiente per un'aerolinea e allo stesso tempo superiore ai risarcimenti medi per un'altra. Ricordo a questo riguardo come la Nigeria, nelle Conferenze diplomatiche, si opponesse all'aumento dei limiti per timore di aumenti nei premi assicurativi.

Quando la Convenzione di Varsavia venne alla luce i Contraenti erano spinti anche da motivazioni economiche. Si temeva che il costo dei risarcimenti e dei premi da pagare agli assicuratori potesse, di fatto, impedire lo sviluppo del trasporto aereo. Oggi, la cosa sono cambiate. Anche per l'assicuratore l'abbandono dei limiti risarcitori non costituisce poi un grosso problema. Ovviamente, il nuovo regime di responsabilità dovrebbe prevedere dei correttivi per impedire pericolose speculazioni.

GABRIELE SILINGARDI

(c.s.)

Comunque il limite risarcitorio non è un limite alla ... originalità dei singoli tribunali.

BENITO PAGNANELLI

(c.s.)

Sembra poco credibile ma, purtroppo, l'esperienza mostra chiaramente come, sulle liquidazioni fatte, una buona percentuale sia destinata ai costi legali di difesa. Ricordo inoltre come, negli Stati Uniti, un accordo fra l'attore (*plaintiff*) ed il suo avvocato (*plaintiff's lawyer*) relativamente alle c.d. *contingency fees* sia assolutamente legale e prassi normale. Vale la pena di rimarcare come lo Stato della Florida consenta agli avvocati di concordare con i propri clienti un importo fino al 40% del risarcimento a titolo di onorari (senza considerare i puri costi di gestione che vengono comunque dedotti dal risarcimento stesso).

BRUNO FRANCHI

(c.s.)

In passato, prima dell'entrata in servizio dello *Shuttle* statunitense, quando un satellite o un altro carico spaziale messo in orbita aveva dei problemi di funzionamento, la missione poteva considerarsi fallita, con conseguente perdita del satellite o di altro carico.

Oggi, grazie alla flessibilità operativa dello *Shuttle*, è possibile riparare un satellite o un altro tipo di carico messo in orbita (si pensi, ad esempio, al ripristino del funzionamento del telescopio spaziale *Hubble*). Dal punto di vista assicurativo, queste possibilità offerte dallo *Shuttle* quale incidenza hanno?

C'è poi un'altra domanda che vorrei porLe. Lei prima ha fatto riferimento all'importanza che hanno per un assicuratore la verifica dei dati statistici e l'acquisizione delle conoscenze tecniche. Ebbene, sul mercato mondiale si sta verificando un fenomeno forse preoccupante: molti carichi occidentali vengono messi in orbita da vettori giapponesi, russi e cinesi, per i quali non mi sembra esista una grossa mole di dati statistici. Dal punto di vista dei premi assicurativi, che incidenza ha il fatto di mettere in orbita dei carichi occidentali utilizzando dei vettori di paesi dell'est o asiatici?

BENITO PAGNANELLI

(c.s.)

Comincio dalla seconda parte della sua domanda.

Diversi anni fa fui invitato insieme ad un americano a Byconoor, nella ex Unione Sovietica, ad assistere ad un lancio. Mi trovavo in una delle più famose basi di lancio nonché nel punto di partenza di tante operazioni militari. Era forse la prima volta in cui due occidentali venivano invitati in quel luogo. Nonostante un cordiale invito, intorno a noi si respirava una sorta di paura e, ovunque andassimo, eravamo seguiti da agenti del KGB. Dopo il lancio, un mio collega assicuratore russo, davanti ai microfoni della loro televisione, mi spingeva a dire che il lanciatore *Proton* presentava gli stessi rischi di un lanciatore occidentale. Non caddi nella trappola. Mi limitai ad affermare che, assistendo la prima volta ad un lancio sovietico non ero in grado di fare raffronti. Fra l'altro, quando mi reco ad assistere ad un lancio, di solito lo faccio con l'assistenza di tecnici. La mia risposta era dettata dal timore di essere accusato, da parte degli americani, di aver rilasciato ai Russi dichiarazioni di comodo.

A parte la digressione storica, è evidente che il *Proton* ha caratteristiche diverse da quelle degli altri lanciatori occidentali. Purtroppo le statistiche sul *Proton* non sono molto affidabili in quanto provenienti da un Paese nel quale, in quei giorni, tutto doveva essere *comunque* perfetto. L'esperienza maturata in questi anni mostra come il *Proton* sia molto più semplice dei lanciatori *Delta*, nel senso che non ha punti critici. Esaminando il *Proton* da un punto di vista assicurativo, riteniamo che il premio pagato per l'assicurazione di questo lanciatore (più alto rispetto a quello dei lanciatori occidentali) sia ingiustificatamente troppo elevato avendo, a nostro avviso, un'affidabilità non troppo difforme.

Relativamente al salvataggio dei satelliti, ricordo come le Assicurazioni Generali si siano in passato attivate per effettuare il recupero del *Palapa*. Era questo un satellite indonesiano rimasto in orbita bassa perché non si era acceso il motore di apogeo (lo stesso problema ebbero poi il *Westar* ed altri).

Il recupero di quel satellite è costato più o meno la metà del suo valore assicurato, quindi un costo elevatissimo. Una volta recuperati, questi satelliti hanno un valore bassissimo e pochi sono disposti a riutilizzarli. Il recupero è pertanto senz'altro possibile ma è un'operazione antieconomica in quanto, alla fine, è meno costoso abbandonare il satellite nello spazio.

Il recupero potrebbe invece essere consigliabile per evitare il rischio di collisione con altri satelliti, situazione che potrebbe comportare anche una responsabilità per l'assicuratore.

MICHELE COMENALE PINTO

(c.s.)

Premesso che io ho senz'altro meno simpatia per i limiti di quella che hanno persone più autorevoli di me in questa sala, volevo richiamare un'analisi, più economica che giuridica, svolta fra l'altro in un lavoro abbastanza recente di un autore polacco-canadese¹, analisi che evidenzia come, in effetti, tra copertura assicurativa e limite non esiste una corrispondenza biunivoca, e come, essendo improbabile che viaggino contemporaneamente su un aereo, anche di grande capacità come un Jumbo, molti passeggeri particolarmente abbienti, il rischio, anche venendo meno i limiti, non sarebbe poi incrementato in maniera incisiva. Infatti, in tale ipotesi, il rischio ben difficilmente potrebbe tradursi in un risarcimento che ecceda per tutti i passeggeri imbarcati quelli che sono gli attuali limiti risarcitori.

Quindi appare a rilevanza molto marginale l'ipotesi che il rischio che possa gravare sul vettore in assenza di limiti vada ad eccedere in maniera abnorme rispetto al rischio che sul medesimo vettore, per la medesima tipologia di trasporto, può gravare sulla base dei limiti attualmente vigenti. Conseguentemente, non è detto che l'assicuratore, nell'ipotesi vengano meno i limiti, debba assumersi un rischio tanto più elevato di quello che assume attualmente

¹ TOBOLEWSKI, *Monetary Limitations of Liability in Air Law*, Montreal, 1986, p. 220 e ss.

e, d'altro canto, non è nemmeno detto che i vettori (ed in particolare i vettori di Paesi di aree del terzo mondo, i cui passeggeri hanno mediamente un reddito meno elevato di quelli dei vettori dei Paesi industrializzati e, conseguentemente, presentano un rischio di risarcimento meno elevato) debbano accendere coperture assicurative analoghe tanto più elevate di quelle attuali, anche perché, nel Sistema della Convenzione di Varsavia in quanto tale, una copertura assicurativa obbligatoria della responsabilità vettoriale non esiste. In conclusione, seguendo l'impostazione che ho cercato di riassumere, riesco a comprendere le ragioni delle resistenze degli assicuratori al superamento del limite.

BENITO PAGNANELLI

(c.s.)

Mi consenta di dire che è giusto porre un freno alla pazzia!

Vorrei richiamarmi a quanto detto in precedenza relativamente alla valutazione di questi rischi. Forse non è chiaro il modo in cui copriamo questi rischi. Un incremento dei massimali di polizza, ad esempio da 1500 a 2500 milioni di dollari non consente una valutazione immediata dei suoi effetti pratici. Quello che è invece evidente è che gli assicuratori hanno pagato fino ad oggi nel complesso indennizzi elevatissimi come se non esistesse un limite di responsabilità per passeggero.

Vale inoltre la pena di ricordare le enormi difficoltà nell'esercitare azioni di rivalsa nei confronti di eventuali terzi responsabili. Nel caso di incidenti aeronautici, spesso accade che sia il costruttore stesso ad avere una quota di responsabilità. Ora, qualora il passeggero o i suoi aventi diritto dovessero richiedere il risarcimento integrale al vettore, quest'ultimo e il suo assicuratore vedrebbero in genere preclusa ogni possibilità di rivalsa nei confronti del costruttore coresponsabile a causa delle clausole di rinuncia alle rivalse che tutti i costruttori americani usano inserire nei contratti di vendita degli ae-

romobili. È evidente come un'eventuale revisione della Convenzione di Varsavia debba tenere nel debito conto questi aspetti.

ALFREDO ANTONINI

(c.s.)

L'illustre Relatore ha evidenziato le difficoltà implicate, per gli assicuratori, dal fatto che *non sia preventivabile l'entità dei danni complessivi* che un sinistro aeronautico può provocare, in quanto risultano allo stato attuale assolutamente incerti i criteri seguiti dai giudici nella determinazione del danno alla persona in caso di morte.

Peraltro, per gli assicuratori il problema può sussistere al momento della stipulazione della polizza, allorquando si tratta di stabilire il massimale. Una volta concluso il contratto, l'assicuratore è tenuto entro il massimale, sicché, se questo risulterà insufficiente in relazione ad una liquidazione del danno effettuata dai giudici in maniera particolarmente elevata, l'eccedenza resterà a carico del vettore assicurato. Né, d'altra parte, gli assicuratori accettano di stipulare una polizza senza l'indicazione del massimale. In definitiva, a mio avviso, il problema in concreto sussistente è quello della richiesta da parte dei vettori di un massimale più elevato, in relazione ad un atteggiamento della giurisprudenza particolarmente favorevole nei confronti delle vittime e improntato a non far beneficiare il vettore dei limiti al risarcimento dei danni fissati dalle convenzioni internazionali.

Il dottor Pagnanelli ha indi parlato del fatto che gli assicuratori dei veicoli spaziali, solitamente, respingono l'*abbandono*, in loro favore eventualmente effettuato dall'assicurato nei casi di sinistro al bene assicurato. Mi sono chiesto se, nelle polizze relative ai rischi spaziali (ovviamente, polizze corpi!), è prevista la facoltà di abbandonare l'oggetto assicurato. Nel caso affermativo, se ne potrebbe ricavare un argomento in favore dell'assimilazione di queste assicurazioni a quelle contro i rischi della navigazione. Infatti, come ho già avuto modo di rilevare nel corso di questo Incontro, l'abbandono è

tipico delle assicurazioni contro i rischi della navigazione e resta estraneo a quelle di diritto comune.

ELIO FANARA

(c.s.)

Non è mia intenzione sostituirmi al dottor Pagnanelli, ma credo che un aspetto della questione sul limite sia sfuggito un po' a tutti e merita di essere messo in luce. Il problema non è tanto quello della presenza del limite, quanto quello dello sviluppo del trasporto aereo, nel senso che ad un certo punto i vettori, di fronte al rischio, si verrebbero a trovare privi della necessaria copertura. Quindi le Relazioni che abbiamo sentito stamani vanno valutate in relazione all'interesse di tutti gli Stati allo sviluppo del trasporto aereo.

BENITO PAGNANELLI

(c.s.)

Guardiamo all'aspetto pratico dell'aumento del massimale: come si stabilisce un massimale, perché viene quantificato in mille, mille e cinquecento miliardi, ecc.? In genere si procede attraverso una stima in eccesso rispetto alla media degli importi che si valuta possano essere pagati in un sinistro catastrofale. Ammettiamo, per esempio, che la *Lufthansa* mantenga il massimale di polizza a 1500 milioni di dollari a fronte di assenza di limiti. Per l'assicuratore la probabilità che, in caso di sinistro, questo massimale possa esaurirsi è senza dubbio superiore di quanto non lo sia stato finora.

Che esista un limite alla copertura fornita dall'assicuratore è cosa comune agli altri settori. Nessun assicuratore si espone, in genere, ad una copertura illimitata. Ci sono delle rare eccezioni. Fino a qualche anno fa, in alcuni Paesi (ad esempio la Spagna) l'assicuratore era obbligato a rispondere illimitatamente nel settore della RC Auto, creando in tal modo una situazione di squilibrio che, come accennava il professor Fanara nel precedente intervento, ha provocato

l'uscita dal mercato di molti assicuratori. Venne quindi introdotto il c.d. *BAREMO*, in base al quale la responsabilità era sì illimitata ma i parametri entro i quali si dovevano calcolare i risarcimenti venivano stabiliti *a priori*. Con questo modo, la compagnia di assicurazione non sarebbe quindi soggetta alle stravaganti decisioni delle corti americane.

Da ultimo, venendo alla questione dell'abbandono, è molto raro che esso di fatto si verifichi. Per fare un esempio, pensiamo al caso del satellite *ITALSAT*. In caso di un suo abbandono cosa avrebbero potuto fare gli assicuratori del satellite senza le necessarie autorizzazioni per il suo utilizzo e i relativi contratti commerciali? E la capacità di gestione? Le polizze comunque disciplinano accuratamente l'abbandono.

ELIO FANARA

(c.s.)

Ho l'impressione che sia sorto un piccolo equivoco sul concetto di abbandono, che deve essere preliminarmente chiarito. Le compagnie di assicurazione, infatti, escludono il classico abbandono di diritto marittimo e prevedono un diverso tipo di abbandono a carico dell'assicurato.

Infatti l'assicuratore paga il danno per perdita totale all'assicurato e, contemporaneamente, gli impone la gestione del satellite e il versamento di parte degli utili. Un meccanismo semplice (danno, liquidazione, obbligo di gestione, partecipazione agli utili) e completamente diverso dal tipico abbandono previsto nelle assicurazioni marittime; in queste l'assicurato trasferisce all'assicuratore la proprietà della nave (cfr. art. 540 c.n.), acquistando il diritto a richiedere l'indennità per perdita totale.

La difficoltà incontrata per comprendere questo diverso tipo di abbandono nasce dal fatto che noi marittimisti conosciamo l'istituto dell'abbandono di nave, sottoposto alla condizione che si sia verificato un danno tale da renderla parzialmente inutilizzabile,

ovvero che l'ammontare delle spese per la riparazione raggiunga i tre quarti del valore assicurabile.

L'ipotesi alla quale accennava il dottor Pagnanelli è completamente diversa: l'assicuratore paga per intero il danno al satellite, ma a condizione che questo venga utilizzato di modo che una parte degli utili venga restituita alla compagnia di assicurazione.

SILVIO BUSTI

(c.s.)

Vorrei sapere se le polizze di Assicurazione prevedono una copertura assicurativa per morte o lesioni degli astronauti, e se è eventualmente contemplata la spesa per il soccorso e trasbordo degli stessi.

BENITO PAGNANELLI

(c.s.)

È un problema che riguarda la NASA, che considera gli astronauti come suoi dipendenti per cui, prima di ogni missione, fa firmare loro un contratto in base al quale viene fatta espressa rinuncia - da parte degli astronauti e dei loro eredi - ad ogni qualsivoglia azione contro l'Agenzia Spaziale in caso di morte o altro danno alla persona. Deve peraltro essere sottolineato come, allo stesso tempo, la NASA si impegna a versare un milione e mezzo di dollari in caso di sinistro.

Concludendo, gli astronauti vengono assicurati dalla NASA con polizze infortuni molto simili a quelle dei piloti di aeromobili.

ELIO FANARA

(c.s.)

Dopo il dibattito posso chiudere in bellezza i lavori della giornata; un particolare ringraziamento va rivolto al dottor Pagnanelli,

Vice Direttore Generale delle Assicurazioni Generali, che, con una Relazione accurata e di altissimo livello scientifico ci ha edotto su alcuni aspetti poco conosciuti delle assicurazioni spaziali. Grazie.